

വഹിക്കുന്നതാണെന്ന് 7-1-2021-ലെ G.O.(Ms)No.1/2021/Trans പ്രകാരം സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാന റെയിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി കേന്ദ്ര റെയിൽ മന്ത്രാലയം മുന്പാകെ സർക്കാരിന്റെ ഈ തീരുമാനം അറിയിക്കുകയും പദ്ധതി പുനഃജീവിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ എത്രയുംപെട്ടെന്ന് തുടങ്ങണമെന്നും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയുണ്ടായി. ഇക്കാര്യത്തിൽ റെയിൽവേയുടെ അനുകൂല തീരുമാനമുണ്ടാകുന്നതായ് സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്.

(സി) സർക്കാർ ഈ പദ്ധതിക്കായി സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നു എന്ന കാരണത്താൽ പദ്ധതി നടത്തിപ്പിനായി 1996-97 കാലത്ത് കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ള/അളന്ന് തിരിച്ചിട്ടുള്ള സ്വകാര്യ ഭൂമി വിൽക്കുന്നതിന് പ്രയാസങ്ങൾ നേരിടുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശങ്ങൾ നൽകാമോ?

ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല.

(ഡി) പ്രസ്തുത സ്വകാര്യ ഭൂമി വിൽക്കുന്നതിനോ കൈമാറ്റം ചെയ്യുന്നതിനോ എന്തെങ്കിലും തടസമുണ്ടെങ്കിൽ ആയത് നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാമോ?

പരാതി ലഭ്യമായാൽ പരിശോധിച്ച് ഉചിതമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

തിരുവനന്തപുരം-കാസർഗോഡ് സെമി ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ പദ്ധതി

264 (2984) ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ:

ശ്രീ. വി. ജോയി:

ശ്രീ. കെ. കെ. രാമചന്ദ്രൻ:

ശ്രീ. ആന്റണി ജോൺ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

കായികം, വഖഫ്, ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടന വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) തിരുവനന്തപുരം-കാസർഗോഡ് സെമി ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അനുമതി ലഭ്യമായിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കാമോ?

സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്രസർക്കാരിൽനിന്നും തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം ലഭിച്ചിരുന്നു. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പദ്ധതിയുടെ വിശദ പഠന റിപ്പോർട്ട് പൂർത്തീകരിക്കുകയും കേരള സർക്കാർ ടി റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിച്ച് റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെയും കേന്ദ്ര സാമ്പത്തികകാര്യ വകുപ്പിന്റെയും കേന്ദ്രമന്ത്രി സഭയുടേയും അന്തിമനുമതിക്കായി സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം, നീതി ആയോഗ്, ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് ഓഫ് എക്സ്പെന്റിചർ എന്നീ വിഭാഗങ്ങൾ

പദ്ധതി വിദേശ വായ്പയ്ക്കായി പരിഗണിക്കുന്നതിനുള്ള ശുപാർശയും നോ ഒബ്ജക്ഷനും ലഭിക്കുകയുണ്ടായി. ആയത് കേന്ദ്ര സാമ്പത്തികകാര്യ വകുപ്പിനെ അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു.

(ബി) പ്രസ്തുത പദ്ധതി പ്രാവർത്തികമാകുന്നതോടെ എന്തെല്ലാം മാറ്റങ്ങളാണ് ലക്ഷ്യമിടുന്നത്; ഈ പദ്ധതിയുടെ പ്രതീക്ഷിത ചെലവ് എത്രയാണെന്ന് ഇനം തിരിച്ച് വ്യക്തമാക്കാമോ; ഇതിൽ സംസ്ഥാന വിഹിതം എത്രയെന്നും ഭരണാനുമതി നൽകിയത് ഏതൊക്കെ പ്രവൃത്തികൾക്കാണെന്നും വിശദമാക്കാമോ?

സിദ്ദിഖ് ലൈൻ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുകവഴി സംസ്ഥാനത്ത് വലിയ തോതിൽ നിക്ഷേപം കൊണ്ടുവരികയും പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണഘട്ടത്തിലും പ്രവർത്തന ഘട്ടത്തിലുമായി അനവധി തൊഴിലവസരങ്ങളും സാമ്പത്തിക വികസനവും നൽകിക്കൊണ്ട് കേരള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സമ്പദ്വ്യവസ്ഥയെ ശക്തിപ്പെടുത്തുവാൻ കഴിയും. ഈ പദ്ധതി കടന്നുപോകുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലെ വികസനത്തിനും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മൊത്തത്തിലുള്ള വികസനത്തിന് ഇത് ആക്കം കൂട്ടുന്നു. സാമൂഹിക നേട്ടങ്ങൾകൂടി കണക്കിലെടുത്തുള്ള പദ്ധതിയുടെ സാമ്പത്തിക വരുമാന നിരക്ക് (EIRR) 24.04 ശതമാനമാണ്. പദ്ധതി നടപ്പാക്കുമ്പോൾ ലഭിക്കുന്ന സാമ്പത്തിക ഉണർവും ജോലികളും പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണഘട്ടത്തിൽ 50000-ത്തിൽപ്പരവും പ്രവർത്തനഘട്ടത്തിൽ 11000-ൽ പരവും ജോലി സാദ്ധ്യതയും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. പദ്ധതി നിലവിൽ വരുമ്പോൾ കോവിഡുമൂലം ജോലി നഷ്ടപ്പെട്ടവർക്കും തകർന്ന സമ്പദ്വ്യവസ്ഥയ്ക്കും ഉത്തേജകമാകും. പ്രവർത്തനഘട്ടത്തിൽ പൂർണ്ണമായി സോളാർ പോലെയുള്ള ഹരിതോർജ്ജം ഉപയോഗിക്കുന്നതുവഴി വളരെ കാര്യക്ഷമവും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദ പ്രദുമായ ഗതാഗത മാർഗ്ഗമാണ് വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഡി.പി.ആർ. പ്രകാരം പദ്ധതി തുടങ്ങുന്ന വർഷംതന്നെ 2.8 ലക്ഷം ടൺ കാർബൺഡൈ ഓക്സൈഡ് ബഹിർഗമനം കുറയ്ക്കുവാൻ സാധിക്കും. കൂടാതെ താഴെപ്പറയുന്ന പുരോഗതിയും നേട്ടങ്ങളും ഈ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതോടെ നടപ്പാക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

1. പ്രസ്തുത പാത പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്നതോടുകൂടി സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ് ഗതാഗത തിരക്ക് കുറയുകയും യാത്ര സുഗമമാകുകയും തന്മൂലം അപകട നിരക്ക് കുറയുകയും ചെയ്യും. മാത്രമല്ല, വായു മലിനീകരണവും ശബ്ദ മലിനീകരണവും ഗണ്യമായി കുറയും.
2. നിലവിലെ ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ പോരായ്മകൾമൂലം യാത്രാക്ലേശം അനുഭവിക്കുന്ന കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനകാര്യത്തിൽ ഒരു വൻമുന്നേറ്റം ഈ പദ്ധതിമൂലം കൈവരിക്കാൻ സാധിക്കും.

3. പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമായാൽ ഏകദേശം 19,000 വാഹനങ്ങളെ ഇന്നത്തെ സ്ഥിതിയിൽ സംസ്ഥാനത്തെ തിരക്കേറിയ റോഡുകളിൽനിന്ന് വിമുക്തമാക്കാൻ കഴിയും. ഇപ്പോഴത്തെ വിലനിലവാരമനുസരിച്ചു തന്നെ 530 കോടി രൂപയുടെ പെട്രോളും ഡീസലുമാണ് പ്രതിവർഷം ലാഭിക്കാൻ കഴിയുന്നത്. സിൽവർലൈൻ വഴിയുള്ള ചരക്കുഗതാഗത സംവിധാനമായ റോറോ (റോൾ-ഓൺ, റോൾ-ഓഫ്) സർവീസ് വഴി അഞ്ഞൂറോളം ചരക്കുവാഹനങ്ങൾ റോഡിൽനിന്ന് പിന്മാറ്റം എന്നാണ് കണക്കാക്കപ്പെടുന്നത്. മാത്രമല്ല, ഇതുമൂലം കേരളത്തിന്റെ ടൂറിസം മേഖലയിലും പുരോഗതി പ്രാപിക്കാൻ കഴിയും.
4. പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരുന്ന ആകെ ഭൂമി ഒരു നാലുവരി പാത നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരുന്ന ഭൂമിയുടെ പകുതി മാത്രമാണ്. ഭാവിയിൽ പുതിയ റോഡുകൾക്കു വേണ്ടിവരുന്ന സാമ്പത്തിക ബാധ്യത ഇങ്ങനെ ഗണ്യമായി കുറയ്ക്കാൻ സിൽവർ ലൈനിലൂടെ കഴിയുമെന്നു മാത്രമല്ല റോഡുകൾക്കുവേണ്ടി നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഭൂമിയും ഭൂവുടമകളുടെ കഷ്ടപ്പാടും പുതിയ റോഡ് നിർമ്മിക്കാനുള്ള ചെലവും വേണ്ടിവരില്ല.
5. നിലവിൽ കേരളത്തിലെത്തുന്ന ആഭ്യന്തര-വിനോദ സഞ്ചാരികൾ ട്രെയിൻ യാത്രയെ കൂടുതലായി ആശ്രയിക്കുന്നുണ്ട്. സിൽവർ ലൈനിലെ പതിവു സർവീസുകൾ ഇവർക്ക് പ്രയോജനപ്പെടും. മാത്രമല്ല, ഭാവിയിൽ ഈ പാതയിലൂടെ പ്രത്യേക ടൂറിസ്റ്റ് സർവീസുകൾ നടത്താനുള്ള പദ്ധതിയുമുണ്ട്.
6. സിൽവർലൈൻവഴി കേരളത്തിലെ വിവിധ നഗരകേന്ദ്രങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള പ്രവേശനം എളുപ്പമാകുന്നതുവഴി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മൊത്തത്തിലുള്ള സാമ്പത്തികവും വ്യാവസായികവുമായ വളർച്ച സാധ്യമാകും.
7. കേരളത്തിലെ ചെറുപട്ടണങ്ങൾ സിൽവർ ലൈനുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും അതുവഴി പ്രധാന നഗരങ്ങളിലേയ്ക്ക് എത്തിച്ചേരുന്നതിനും വേണ്ടി ഭാവിയിൽ വേണ്ടത്ര ഫീഡർ സ്റ്റേഷനുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്ന പദ്ധതിയും വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതിയോടനുബന്ധിച്ചുള്ള ആസൂത്രിത നഗരവികസനവും പുതിയ നഗരങ്ങളുടെ സൃഷ്ടിയും പാത കടന്നുപോകുന്ന സ്ഥലങ്ങളുടെ സാമൂഹിക-സാമ്പത്തിക വികസന നേട്ടങ്ങളും ഇതുമൂലം കൈവരിക്കുവാൻ സാധിക്കും.

8. കേരള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഈ അഭിമാന പദ്ധതി കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കും വരും തലമുറയ്ക്കും ഗുണം ചെയ്യുമെന്നുള്ളത് നിസ്സംശയം പറയാം. നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിക്ക് 63,941 കോടി രൂപ മതിപ്പ് ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച വിശദ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടിക്രമങ്ങൾക്കായി 13,362 കോടി രൂപ ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. കേരള സർക്കാരും റെയിൽ മന്ത്രാലയവും തമ്മിൽ ഒപ്പുവച്ച സംയുക്ത സംരംഭ കരാർ അനുസരിച്ചും ഡി.പി.ആർ. പ്രകാരവും പ്രസ്തുത തുക കേരള സർക്കാർ വഹിക്കേണ്ടതാകുന്നു. ഇനം തിരിച്ചുള്ള ചെലവ് അനുബന്ധമായി ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു*. സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുടെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടിക്രമങ്ങൾക്ക് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത സർക്കാർ ഉത്തരവുപ്രകാരം സാമൂഹികാഘാത പഠനം ഉൾപ്പെടെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ പ്രവൃത്തിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള എല്ലാ പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങളും പൂർത്തീകരിക്കുവാനുള്ള അനുവാദം കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ.-ന് നൽകിയിരുന്നു. കൂടാതെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായി പാത കടന്നുപോകുന്ന എല്ലാ ജില്ലകളിലും ഡെപ്യൂട്ടി കളക്ടറുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള പ്രത്യേക സെൽ രൂപീകരിക്കുവാനും നിർദ്ദേശം നൽകിയിരുന്നു.

(സി) പ്രസ്തുത പദ്ധതിക്കായി എത്ര ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരും; വിശദാംശങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കാമോ?

പ്രസ്തുത പദ്ധതിക്കായി 1383 ഹെക്ടർ ഭൂമിയാണ് പുനരധിവാസത്തിന് ഉൾപ്പെടെ കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ഏറ്റവും സാങ്കേതികമായും സാമ്പത്തികമായും അതിലുപരി സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് മുൻതൂക്കം നൽകിക്കൊണ്ട് ജനസാന്ദ്രത കുറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങളിലൂടെയാണ് അലൈൻമെന്റ് നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത്. പദ്ധതിക്കായുള്ള പാരിസ്ഥിതിക-സാമൂഹികാഘാത പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരളത്തിലെ നെൽപ്പാടങ്ങളും കൃഷിസ്ഥലങ്ങളും സംരക്ഷിക്കുകയെന്ന ഉദ്ദേശ്യത്തോടുകൂടി ഈ പ്രദേശങ്ങളിൽ ആകാശപാതയിലൂടെയാണ് പദ്ധതി രൂപകല്പന ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഇതിൽ 115 കിലോമീറ്റർ പാടശേഖരങ്ങളിൽ 88 കിലോമീറ്റർ ആകാശ പാതയിലൂടെയുമാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. എംബാങ്ക്മെന്റ്-ന് 25 മീറ്റർ, വയാഡക്സ്-ന് 15 മീറ്റർ കട്ട് & കവർ-ന് 20 മീറ്റർ എന്നിങ്ങനെ വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്ന ഘടനകൾ അനുസരിച്ചാണ് സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നത്. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടിക്രമങ്ങൾ റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ കീഴിൽത്തന്നെയായിരിക്കും. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള പബ്ലിക് ഹിയറിംഗ് ഉൾപ്പെടെ സാമൂഹികാഘാത പഠനം ജില്ലാ കളക്ടർ മുഖാന്തരം

*നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

നടത്തുന്നതായിരിക്കും. സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിനും മറ്റുമായി 2013-ലെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ പുനരധിവാസ നിയമത്തിൽ (എൽ.എ.ആർ.ആർ. ആക്ട്) പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്ന രീതിയിലാണ് ഭൂമിയുടേയും മറ്റും പ്രതിഫലം നിശ്ചയിക്കുന്നത്. ഏറ്റെടുക്കേണ്ട ഭൂമിയുടെ കാര്യമായ കണക്ക് ഭൂസർവ്വേയ്ക്ക് ശേഷം മാത്രമേ നിജപ്പെടുത്താനാകൂ.

റെയിൽ മേൽപ്പാലങ്ങൾ

265 (2985) ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് കായികം, വഖഫ്, ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടന വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷം അനുവദിച്ച റെയിൽ മേൽപ്പാലങ്ങൾ എത്രയെന്നും ഇവയിൽ എത്രയെണ്ണത്തിന്റെ പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും വ്യക്തമാക്കാമോ?

കഴിഞ്ഞ 5 വർഷം 72 റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങൾക്ക് ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ.-യ്ക്കും 27 റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങൾക്ക് കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ.-നും ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇവയിൽ ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ. 11 മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ. 5 ആർ.ഒ.ബി.-കളുടെ നിർമ്മാണം തുടങ്ങുവാനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ പുരോഗമിക്കുന്നു.

(ബി) കേരള റെയിൽ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷന്റെ സെമി ഹൈസ്പീഡ് ട്രെയിൻ പദ്ധതി പ്രകാരം കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ അനുവദിച്ച എത്ര പാലങ്ങളാണ് അലൈൻമെന്റ് പൂർത്തീകരിക്കാത്തതിനാൽ ടെണ്ടർ നടപടി ഉൾപ്പെടെ ആരംഭിക്കാൻ കഴിയാതെ വന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;

(സി) ഇവയുടെ അലൈൻമെന്റ് എപ്പോൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

(ബി&സി) കെ.ആർ.ഡി.സി.എൽ. ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്ന 1 ആർ.ഒ.ബി.-യും ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ.-യുടെ 5 ആർ.ഒ.ബി.-കളുമാണ് കാസർകോട് ജില്ലയിലെ സിൽവർ ലൈനിന്റെ അലൈൻമെന്റ് പ്രകാരം ബാധിക്കപ്പെടുന്നത്. ജനറൽ അലൈൻമെന്റ് ഡ്രോയിംഗ് (ജി.എ.ഡി) പുതുക്കി അലൈൻമെന്റ് പൂർത്തീകരിക്കുന്നത് ഒരു മാസത്തിനകം കഴിയുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

മൃഗസംരക്ഷണ പദ്ധതികൾ

266 (2986) ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യത്തിന് മൃഗസംരക്ഷണ-ക്ഷീരവികസന വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

ഈ സർക്കാർ മൃഗസംരക്ഷണത്തിനായി എന്തൊക്കെ പദ്ധതികളാണ് നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?